



まえてつ通信 2nd

NO. 076 2018.8.21(火)

◎佐賀県が新幹線のフル規格に反対する理由

長崎県が目指すフル規格に佐賀県がなぜ反対するか、数字上認識される「メリットの乏しさ」と、それではメリットを最大にする「フル規格を目指す際の佐賀県内を走るルート」について私なりの考えを二回に分けて述べます。

		フル規格 (頻度、運賃は予測)	在来線 (現在)	高速バス (現在)
博多 ～ 長崎	所要時間	5 1分	1 2 2分	1 2 2分
	頻度 (本/時・片道)	2本	2本	2本
	運賃・料金	博・八 5,810円	(2枚切符) 3,090円	2,570円
博多 ～ 佐賀	所要時間	2 0分	4 1分③	7 2分
	頻度 (本/時・片道)	3本	3本	2～4本
	運賃・料金	博・筑 2,160円④	(2枚切符) 1,130円	(G 520) 1,030円

まず数字です。現時点で残念ながら2024年開業時から当分の間は武雄温泉駅での新幹線～在来線への乗り換えが計画されています。

そこで今回は初めて対面乗り換えを基準したものを記載しています。

(通信 No. 072 は FGT が基準の表)
時間短縮の基準は表の一番左の「対面乗換開業時」からの短縮時間がマイナス△で表されています(ミニは現実的な複線三線軌のみ記載)。

佐賀県側の注目の数字は下表①の35分、フル規格でも②の20分、すなわち「15分短縮」これは現在の在来線③の41分(上表)と比較しても「21分短縮」に過ぎず、その時の想定される運賃は**今の倍の④2,160円**、そしてフル規格になった際の追加事業費は全体で⑤約5,300億円(今は6,000億とも)で、その際の佐賀県の持ち出しはFGTの時の225億円だったのが**最大で1,100億に膨れ上がります**(ちなみに本県の追加負担はゼロ)。

要は上表(運賃予測は県は未公表です。長崎～博多5,810円?)の「博多～佐賀」をどう見るかですが、数字だけ見ると佐賀県側にはフル規格による莫大な追加負担を県民に納得させるだけのメリットは見いだせないのだと思います。次号はだからこそ**佐賀県全体の地域浮揚を図る「ルート」が大事だ**ということについて述べさせていただきます。

整備方式	対面乗換 開業時	FGT (フリーゲージトレイン)	ミニ新幹線 複線三線軌	フル規格	
駅の設定	—	新鳥栖・佐賀・肥前山口・武雄温泉		新鳥栖・佐賀市付近 (佐賀)・武雄温泉	
整備延長	—		約50km	約51km	
追加費用	—	—	約1,400億円	約5,300億円⑤	
開業見込み(想定工期)	—	2027年(H39)度 (約9年)	2036年(H48)度 (約14年)	2034年(H46)度 (約12年)	
所要時間(約) (短縮効果)	博多～長崎	1時間22分	1時間20分(△2分)	1時間14分(△8分)	51分(△31分)
	新大阪～長崎	4時間00分	3時間53分(△7分)	3時間38分(△22分)	3時間15分(△45分)
	博多～佐賀	35分 ①	33分(△2分)	30分(△5分)	20分(△15分) ②
	新大阪～佐賀	3時間13分	3時間6分(△7分)	2時間54分(△19分)	2時間44分(△29分)
投資効果(B/C)	—	—	2.6	3.3	
収支改善効果(年平均)	—	△約20億円	約2億円	約88億円	